

第41回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

1 日時 令和7年3月17日(月)午後1時～3時

2 会場 練馬区役所西庁舎4階全員協議会室

3 出席委員 18名(委員数20名、定足数11名)

構成	所属等	氏名
学識 経験者	東京電機大学 教授	高田 和幸(会長)
	東京都市大学 准教授	稲垣 具志(副会長)
公募区民		石原 秀男 岩橋 栄子 上月 とし子 高橋 潤一郎 矢ヶ崎 郁雄 若林 信弘
区議会 議員	練馬区議会自由民主党 練馬区議会公明党 練馬区議会インクルーシブな 練馬をめざす会	かしわざき 強 酒井 妙子 岩瀬 たけし
鉄道 事業者	西武鉄道株式会社 東武鉄道株式会社 東京地下鉄株式会社	岩澤 貴顕 落合 卓也 古澤 茂明
関係 行政機関	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所 東京都建設局第四建設事務所 警視庁光が丘警察署 警視庁石神井警察署	関 肖 羽石 幸一 栗原 和美 山上 嘉人

※代理出席の場合は、代理出席者ではなく委員名で記載。

4 事務局 練馬区土木部交通安全課
出席者 土木部長、交通安全課長ほか

5 傍聴者 なし

6 次第

- (1) 開会
- (2) 委員委嘱
- (3) 会長および副会長の選出

- (4) 議事
- (5) その他
- (6) 閉会

7 配付資料 次第・委員名簿、資料1部(全21ページ)、パンフレット5種

8 議事概要と発言要旨

事務局

1 開会

(資料の確認ほか事務連絡)

事務局

2 委員委嘱

(委員紹介および事務局自己紹介)

事務局

3 会長および副会長の選出

続きまして会長および副会長の選出です。

当協議会の会長および副会長につきましては、委員の互選により定めることとしています。

初めに、会長の選出になりますが、いかがいたしましょうか。

(「事務局一任」の声あり)

事務局

ありがとうございます。ただ今、事務局一任のお声をいただきました。

事務局といたしましては、この前の期に当たりましても円滑に当協議会を運営していただきました高田委員に会長をお願いできればと考えていますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

事務局

ありがとうございます。

異議なしということで、高田委員が会長に選出されました。

高田委員におかれましては、会長席へお願いできますでしょうか。

(高田会長が会長席へ移動)

事務局

それでは、以降の進行につきましては、会長にお願いしたいと思います。高田会長、よろしくお願ひいたします。

会長 ただ今、会長に選任いただきました高田でございます。
当協議会を円滑に運営して参りたいと存じますので、どうぞよろしく
お願いいたします。
それでは引き続きまして、副会長の選出についてです。
先ほど事務局から説明がありましたが、当協議会の副会長につきま
しても、委員の互選により定めることとしています。いかがいたし
ましょうか。

(「会長一任」の声あり)

会長 ありがとうございます。ただ今、会長一任のお声をいただきました。
私といたしましては、稲垣委員に引き続き副会長をお願いしたいと
思っています。皆様、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長 ありがとうございます。
異議なしということで、稲垣委員が副会長に選出されました。
稲垣委員におかれましては、副会長席へご移動をお願いします。

(稲垣副会長が会長席へ移動)

会長 それでは稲垣副会長からご挨拶をお願いします。

副会長 ただ今、副会長に選任いただきました稲垣でございます。
会長を補佐し、当協議会が円滑に運営されますよう努めてまいります
ので、どうぞよろしくお願いいたします。

会長 ありがとうございます。それでは、引き続き次第に従って進行させ
ていただきます。

4 議事

第3次練馬区自転車利用総合計画令和5年度進捗状況報告につい
て、事務局よりご説明をお願いします。

事務局 (配付資料に沿って説明)

会長 説明資料はまもる・はしる・とめる・いかすという項目で分けられ
ていますので、まずはまもるからご意見をお伺いします。

委員	資料1 ページの「1 令和5年区内での自転車事故 (1) 令和5年、自転車事故の発生件数 (519 件) の内訳」で、自転車事故の当事者を第1当事者※1と第2当事者※2と分けていますが、どうしてこのような分け方をしているのでしょうか。
事務局	資料1 ページから9 ページに掲載しています自転車事故のデータは、警察から提供を受けたものとなります。警察では自転車事故の当事者を第1当事者と第2当事者に分けて集計しているため、警察と同じ分け方で掲載しています。
委員	資料1 ページから2 ページの「2 当事者別の事故発生状況 (1) 第1当事者が自転車である事故の発生状況」で、単独の自転車事故が104 件とありますが、自転車の単独事故とは具体的にどのようなものなのでしょうか。
事務局	自転車利用者が走行中に壁に激突することやマンホール上でタイヤがスリップして転倒するなどといった事故が想定されます。また、この104 件という事故件数は、自転車事故に関する保険を利用するためなどの理由で警察に届け出が提出された件数であり、警察に届け出が提出されていない件数を含めると、実際の自転車単独事故件数は104 件よりも多いのではないかと考えています。
委員	資料1 ページから8 ページの「2 当事者別の事故発生状況」および資料9 ページ「3 東京都における令和元年と令和5年の自転車事故の推移」に自転車事故の時間帯別の事故発生状況について記載がありますが、どのページを見ても朝の時間帯 (7時-9時) と夕方の時間帯 (15 時-18 時) に事故が多く発生していることがわかりました。これだけ貴重なデータがあるわけですから、このデータを基に、朝の時間帯 (7時-9時) と夕方の時間帯 (15 時-18 時) の事故の発生を防ぐため、警察に取り締まりを強化していただくことは可能でしょうか。
事務局	今回お示しした事故データを踏まえて今後できることがあれば、区内3警察署と連携しながら対策を講じていきたいと考えています。
委員	令和6年11月に道路交通法が改正され、自転車の乗車中におけるスマートフォン等のながら運転および自転車の酒気帯び運転に関して規制が強化されましたが、現状の取り締まり等に関する情報を教えてください。 また、世代別の自転車のルール周知に関する取り組みも大切です。

※1 第1当事者とは交通事故に関与した人で、過失 (違反) がより重いか又は過失 (違反) が同程度の場合は、被害がより小さい方の当事者をいう。

※2 第2当事者とは、交通事故に関与した人で、過失 (違反) がより軽いか又は過失 (違反) が同程度の場合は、被害がより大きい方の当事者をいう。

世代別の自転車のルール周知に関する取り組みについても教えてください。

事務局 練馬警察署の管轄内の状況については、本日欠席しています練馬警察署から事前に数値を聞いています。
令和6年1月～12月の自転車の検挙数は89件であり、令和7年については1～2月で11件の検挙がありました。

委員 石神井警察署の管轄内の状況について、令和6年11月の道路交通法改正後から令和7年3月17日現在までの自転車の検挙数は102件、事故については自転車の酒気帯び運転に関する事故が3件ありました。
また、自転車の乗車中におけるスマートフォン等のながら運転および自転車の酒気帯び運転は新たに取り締まりを始めたので、全体の取り締まり件数は増加傾向となっています。

委員 光が丘警察署の管轄内の状況について、令和6年1月～12月の自転車の検挙数は67件、自転車事故は36件ありました。
また、令和6年11月の道路交通法改正後、同年12月に自転車の酒気帯び運転に関する検挙が1件ありました。
令和7年も信号無視などといった自転車の交通違反は重点的に取り締まりを行っており、令和7年1月1日から令和7年3月17日現在までに8件の自転車の交通違反に関する取り締まりを行いました。

事務局 委員からご質問のあった道路交通法改正後の状況について、検挙件数や事故件数は今、発言のあったとおりとなります。
また、道路交通法が改正された背景があると思っていて、自転車の違反を取り締まるべくして今の社会情勢が動いているということで、そういった状況に見合った対策を区としても警察とともに講じていくことが必要だと思っています。啓発活動などといったかたちの対策になるかと思いますが、今後一緒に対策していこうと思っています。
世代別の対策に関するご質問については、第3次練馬区自転車利用総合計画28ページから29ページに、年齢層の各段階に応じた周知・啓発の展開などについて記載しています。区としても、各年齢層で対策が異なると思っていて、例えば乳幼児、少中高生や大学生、企業にお勤めの成人の方や保護者の方、高齢者の方、各年齢層にそれぞれ焦点を当てながら啓発等の対策を行っています。今後も引き続き対策を講じていきたいと考えています。

委員	<p>資料1 ページから8 ページの「2 当事者別の事故発生状況」では、道路幅員が3.5～9.0m未満の単路、言わば細い道での事故が多いことが見て取れますが、練馬区の道路全体に占める単路の割合はどのくらいでしょうか。</p> <p>練馬区では単路がものすごく多いために自転車事故が発生しているのか、あるいは単純に単路で事故が起きやすいのか、そういった点についてもわかる範囲で併せて教えてください。</p>
事務局	<p>区内の道路全体のうち、区道が約92%、都道が約7.7%、国道が約0.3%です。</p> <p>また、区道については総延長が約1,065kmであり、そのうち道路幅員5.5m未満の区道は約56%、道路幅員5.5m以上13m未満の区道は約44%、道路幅員13m以上19m未満の区道が約0.2%、道路幅員19m以上の区道が約0.1%です。</p> <p>資料1 ページから8 ページ「2 当事者別の事故発生状況」の当事者別における道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況のグラフの凡例（道路幅員交差点規模別）と切り分け方が多少異なっており申し訳ございませんが、区が把握している情報は以上となります。</p>
委員	<p>資料7 ページ「2 令和4、5年の区内での自転車事故発生状況（第1当事者）の年齢別件数」から、高齢者の方の自転車事故が多いという印象を受けました。</p> <p>他方で、第3次練馬区自転車利用総合計画15 ページ「②年齢層別の自転車事故の特徴」では、16～18 歳（高校生）、13～15 歳（中学生）で自転車乗用中の事故が多くなっているとの記載があり、第3次練馬区自転車利用総合計画15 ページからだと若い世代の自転車事故が多いとの印象を受けるのですが、第3次練馬区自転車利用総合計画の策定時（令和4年3月）から自転車事故の傾向が変わってきているのでしょうか。</p> <p>何か分析等があれば教えてください。</p>
事務局	<p>第3次練馬区自転車利用総合計画の中で、小中高生の自転車乗車中の事故が多いということはデータとして把握しています。</p> <p>小中高生の移動手段は基本的に徒歩もしくは自転車のため、移動手段が徒歩と自転車のほか、バイクや自動車など複数の選択肢がある年齢層と比べて、自転車で事故に遭う割合が多いのではないかと分析しています。</p> <p>また、資料7 ページ「2 令和4、5年の区内での自転車事故発生状況（第1当事者）の年齢別件数（1）第1当事者が自転車である事故の年齢別発生件数と増減率」の表を見ると、自転車事故件数の</p>

増加率が大きいのは 51～60 歳、71～80 歳、81～90 歳ですが、自転車事故の件数自体は 31～40 歳、41～50 歳が多いです。31～40 歳、41～50 歳は活動量が多いため、自転車事故の件数も多くなっているのではないかと分析しています。

副会長

私は他自治体でも自転車等駐車対策協議会に参加していますが、自転車事故の発生状況に関してここまで詳細なデータを示されている例は珍しいと思います。このデータを基にして区内の道路管理や交通管理にあたり、どうやって具体的施策や教育・啓発に落とし込んでいくのかといったところの事務局のお考えを知りたいと思います。今回の資料の中には、記載しているデータなどを踏まえて、第 3 次練馬区自転車利用総合計画に記載されているメニューのどの部分で、具体的にどのように推進するのかということが見えなかったため、教えていただきたいと思います。

その前に、資料の細かい数字の解釈について、2 点教えていただきたいです。

1 つ目は資料 2 ページ「2 当事者別の事故発生状況の(1) 第 1 当事者が自転車である事故の発生状況の①道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況」のグラフについて、7～8 年前までは交差点での事故の割合が圧倒的に高かったのですが、単路での事故の割合が増えてきており、ついに単路の事故の割合が交差点での事故の割合に勝ってしまっているという状況です。

また、資料 3 ページに第 1 当事者が自転車である事故の発生状況の詳細が記載されており、資料 3 ページ「(1)－2 の①道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況 (104 件)」のグラフが単路での事故のため、資料 2 ページ「2 当事者別の事故発生状況の(1) 第 1 当事者が自転車である事故の発生状況の①道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況」のグラフの単路の事故の割合を押し上げているのは単独事故となります。

一方で、資料 3 ページ「(1)－1 の① 道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況 (90 件)」のグラフについて、第 2 当事者の内訳がすごく気になります。

資料 1 ページ「1 令和 5 年区内での自転車事故の(1) 令和 5 年、自転車事故の発生件数 (519 件) の内訳」の表を見ると、第 2 当事者で、自転車・バイクが 42 件、歩行者が 28 件になっています。

相手が自転車・バイクか歩行者かによって、交通安全対策が全く変わってくると思います。

上記内容を踏まえて資料 3 ページ「(1)－1 の① 道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況 (90 件)」のグラフを見たときに、単路の事故の割合を押し上げているのは単独事故であると申し上げましたが、

それでもしほとく単路の割合が残っています。単路というと交差点ではない場所のため、歩道上で自転車が歩行者に衝突しているパターン、歩道のない道路で路側帯や外側線付近で歩行者に衝突しているパターン、単路で駐車場や沿道施設から出てくる車・バイクと歩道などを通行している自転車と衝突しているパターン、あるいはその逆で自転車がレストランなどから出てきた際に衝突するパターンなどが考えられます。私の予想では、単路の事故の第2当事者の多くが歩行者であるのではないかと考えています。

一方で、交差点は典型的な出会い頭事故が多いと考えています。あるいは、あきらかに自転車が信号無視をしているようなパターン。交差点で歩行者と自転車との出会い頭の事故は考えにくいので、交差点の事故はどちらかという自転車で車両との事故が多いのではないかと考えます。

相手が歩行者の場合と、相手が車両の場合で、自転車利用者へのアプローチは大きく変わってくるため、そのデータが区内の具体的にどの緯度経度の地点で発生しているのかというところまで来ると非常に具体的で詳細な対策内容に結びついてくると考えます。

続いて二点目です。

資料7 ページ「2 令和4、5年の区内での自転車事故発生状況（第1当事者）の年齢別件数の(1) 第1当事者が自転車である事故の年齢別発生件数と増減率」の表について、令和5年のところだけを見ると、若年層の事故件数は低めに見えるのですが、しかしよく見ると、若年層は「13～15」、「16～18」、「19～22」などのように年齢層の区切りが狭いです。

例えば「13～15」、「16～18」、「19～22」という3つの区切りを「13～22」という一つの区切りとしてまとめて見ると、事故件数は29件になります。この29件という数字は、「51～60」の31件、「71～80」の33件と近い発生件数になります。

さらにこの事故件数を人口で割ると、おそらく人口当たりの事故発生率は若年層のほうが大きな問題を孕んでいる可能性があるのではないかと私は察するところです。

上記内容に関する情報などがあれば教えていただきたいです。

事務局 傾向があるものについては、資料のコメントで記載させていただいています。

手元に詳細なデータを持ち合わせていないためはっきりしたことは申し上げられませんが、データ分析時の記憶としては、単路については歩行者が若干多かったと思います。

また、交差点の事故については、車両の比率はそこまで高くなかったと記憶していますが、確認次第、次の協議会等でデータをご紹介します。

できればと思っています。

加えて、単独事故の 104 件ですが、先ほど申し上げたとおり、この 104 件は保険適用を受けるためなどの理由で警察へ届け出を行った件数と思われます。実際の単独事故は今回の報告件数の数十倍あると思っています。自転車で乗車中に転倒したが警察等へ連絡しなかった方が大多数いると思っています。

細かいデータについては、改めて確認させてください。

事務局 若年層に対する区の取り組みについて申し上げます。
小学校については自転車の安全教室、中学校についてはスクエアード・ストレイト方式による交通安全教育を実施しています。
また、今年度は 3 つの高校で交通安全教室を実施しました。
引き続き、若年層に対する交通安全啓発に努めてまいりたいと思っています。

副会長 自転車事故の第 2 当事者の内訳については非常に気になるため、また教えていただきたいと思います。
加えて驚いたのは、分析された肌感覚ではあることは承知していますが、交差点でもある程度対歩行者の事故が起きているということです。
また、単路での対歩行者の事故対策と交差点での対歩行者の事故対策は全然違ってきます。
例えば道路整備のやり方而言えば、単路の場合であれば原則車道左側通行を促進するために自転車専用通行帯を整備することや、矢羽根型路面表示で通行位置などをきちんと明示するなどといった対策になると思います。
交差点であれば、交差点内での自転車交通流の整流化などといった安全対策が求められてくると思います。
上記内容のようにここまで踏み込んでやっているのは、おそらく国道や都道ぐらいだと思いますので、区内の交差点や歩道で起きている対歩行者の自転車事故の多発地点を絞り上げたうえで具体的な対策を示されると全国に先駆けた自転車安全対策をしている自治体になると思います。

事務局 資料 3 ページ「(1)－1 の① 道路幅員・交差点規模種別の事故発生状況 (90 件)」に記載の事故件数 90 件のうち、グラフ凡例⑦交差点 小×小および⑧交差点 小×中については、隅切りや視距の問題、それから止まれの標識がないような狭い道路などで事故が多いのではないかと感じています。
このデータの詳細についても、警察とよく相談をした中で、どうい

	うデータがあるか、また区内3警察署と相談したうえでどういう対策ができるかということで検討していきたいと思います。
会長	私もコメントしたいことがございますが、時間も限られていますので、一旦は次の項目「はしる」に移りたいと思います。
委員	資料 11 ページ「本計画での 10 年間での整備予定」図中で、光が丘駅の西側に青の点線があると思います。現在、青点線の場所には自転車専用通行帯に類似したものがあありますが、これは自転車専用通行帯として利用するよう整備されたものなのではないでしょうか。
事務局	該当場所は光が丘東大通り（練馬主要区道 88 号線）のこととお間違いはないでしょうか。
委員	いえ、光が丘駅前大通り（東京都道 443 号南田中町旭町線）のことです。
事務局	光が丘駅から光が丘駅前大通り（東京都道 443 号南田中町旭町線）を西側に進んでいくと笹目通り（東京都道 443 号南田中町旭町線および東京都道・埼玉県道 68 号練馬川口線）にぶつかります。笹目通り（東京都道 443 号南田中町旭町線および東京都道・埼玉県道 68 号練馬川口線）からさらに土支田方面（西側）に進むと自転車歩行者道が整備されています。この自転車歩行者道については、本計画での自転車通行空間に含まれています。
事務局	資料 11 ページ「本計画での 10 年間での整備予定」図中の光が丘駅の西側青点線部分については、東京都から自転車通行空間が整備されたことは聞いていませんが、現在整備中であることは聞いています。また、先ほど申し上げたとおり、笹目通り（東京都道 443 号南田中町旭町線および東京都道・埼玉県道 68 号練馬川口線）から土支田方面（西側）に進む光が丘駅前大通り（東京都道 443 号南田中町旭町線）については、自転車歩行者道として自転車通行空間が整備されています。
委員	資料 11 ページ「本計画での 10 年間での整備予定」図中の光が丘駅の西側青点線部分には自転車通行空間が整備されていないとのことですが、令和 7 年 3 月 17 日現在、自転車専用通行帯に類似したものが実際にあります。これは自転車専用通行帯ではないのでしょうか。

	自転車専用通行帯でなければ、どういうものになるのでしょうか。
事務局	資料 11 ページ「本計画での 10 年間での整備予定」図中の光が丘駅の西側青点線部分については、歩道上が歩行者の通路と自転車の通路とで明確に区別されていないため、自転車歩行者道ではございません。
委員	<p>私が申し上げているのは歩道上の話ではなくて、自動車が通行する道路に設置された 1.5m くらいの幅員がある自転車専用通行帯に類似したものの話をしています。</p> <p>また、光が丘駅前大通り（東京都道 443 号南田中町旭町線）は道路上にパーキングメーターと白線の駐車枠がありまして、パーキングメーターと白線の駐車枠の設置場所は一般的には路側に寄せて設置されていると思います。</p> <p>しかし、令和 7 年 3 月 17 日現在、光が丘駅前大通り（東京都道 443 号南田中町旭町線）では、その白線の駐車枠を路側から 1.5m ぐらいの間隔を空けて設置しています。</p> <p>ご覧になられたことがない方はわからないと思いますが、私は先ほど申し上げたような道路を初めて見ました。</p>
事務局	資料 11 ページ「本計画での 10 年間での整備予定」図中の光が丘駅の西側青点線部分が未整備であると東京都から報告を受けていることを考えると、自転車専用通行帯や自転車ナビマーク・ナビライン（矢羽根型路面表示）を明示していない空間ではありますが、自転車が安全に走行できるよう空間を確保しているのではないかと感じています。
委員	<p>資料 11 ページ「本計画での 10 年間での整備予定」図中の光が丘駅の西側青点線部分に設置された自転車専用通行帯に類似したものは実質的には自転車専用通行帯になるかと思います。</p> <p>ところが、私はこの半年程度の期間で当該箇所を走行していた自転車を 2 人程度しか見たことがありません。ほとんどの自転車が歩道を走行しています。</p> <p>また、将来当該箇所に自転車専用通行帯を設置することは危険だと思います。理由としては、光が丘駅前大通り（東京都道 443 号南田中町旭町線）はとても広い道路のため、道路の反対側へ容易に渡ることができず、逆走する自転車が想定されるからです。</p>

事務局	<p>先ほどご紹介いたしました自転車通行空間につきましては、空間と方向を指示します。例えば自転車専用通行帯を整備したとすると、自転車専用通行帯では自動車と同じ方向に進むことになります。そのため、自転車専用通行帯で相互通行になることは表示的にはありません。ただし、走行ルールを守るかどうかという話はあるかと思えます。光が丘駅周辺につきましては、自転車専用通行帯を整備したとしても歩道が非常に広いため、走行ルール等をどう案内していくのかといったところが委員のお考えなのではないかと思っています。</p> <p>また、歩道につきましては、自転車通行可であれば、お互いに走行方向を限定されず走行することができます。歩行者に邪魔にならないようにという原則にありますが、その原則の中で通行できることとなります。</p>
委員	<p>加えてもう一つ、将来当該箇所に自転車専用通行帯を設置することをやめたほうが良い理由がありまして、当該箇所は約 300m程度しかありません。当該箇所だけ整備しても意味があるのかということです。もう少し運用等を考えた方が良いのではないかと思いますがいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>資料 11 ページ「本計画での 10 年間での整備予定」図中の光が丘駅の西側青点線部分は、令和 7 年 3 月 17 日現在、自転車通行空間は整備されていない状況と認識しています。そのため、当該箇所については自転車通行空間の整備を行っていきたいと都から聞いています。</p> <p>加えて、先ほど委員がおっしゃったご懸念については、機会がある時に都へお伝えしていきたいと考えています。</p>
副会長	<p>質問なのですが、委員がおっしゃっている光が丘駅周辺に整備された自転車専用通行帯に類似したものは最近整備されたものでしょうか。</p>
委員	<p>半年くらい前から設置されていると認識しています。</p> <p>パーキングメーターと白線の駐車枠の設置場所は一般的には路側に寄せて設置されていると思います。しかし、その白線の駐車枠を路側から 1.5m ぐらいの間隔を空けて設置しています。</p> <p>初めてそこを走行する人は、道路の真ん中寄りにパーキングメーターがあるため、パーキングメーターに駐車されている自動車を見たときに渋滞しているのかと間違えそうなほどであると思います。私はこういった道路を見たのが初めてでした。</p>

副会長	そこに自転車専用通行帯に類似したものがあ るわけではないのですか？
委員	あります。ただし、その自転車専用通行帯 のような部分を走行しているのを2人くらい しか見たことがなく、ほとんどの自転車が歩 道を走行しています。
副会長	わかりました。 対策等を考えるにあたり、当該箇所の道路 構造に加え、歩道上の交通規制も併せて考 える必要があります。当該箇所が自転車専用 通行帯なのか自転車歩行者道なのかどうか などによって交通ルールは変わってきます が、当該箇所について何か情報はありませ うでしょうか。
事務局	都から聞いた自転車専用通行帯を設置した いという箇所が、今回委員がおっしゃった 空間なのではないかと思ひます。 区としても都から近々整備する旨の話をも 伺っていましたが、整備された後に確認が とれていなかったため、この図面の中では 青点線になっていますが、委員がおっしゃ る通り、自転車が通行する空間が整備され たのではないかと思ひます。 また、委員のご感想としては当該部分につ いてはあまり自転車が走行しておらず、ほ とんどの自転車利用者が歩道を走行してい ると伺いましたので、この件については都 に話を伺ったうえで検討していきたいと思 ひています。
副会長	加えてお伺ひしたいことがあります。 資料 11 ページ「本計画での 10 年間での 整備予定」図中で、光が丘駅から光が丘 駅前大通り（東京都道 443 号南田中町旭 町線）の西側に向かって青い実線が伸びて います。 こちらについて、自転車通行空間の整備形 態などに関する情報を教えてください。
事務局	資料 11 ページ「本計画での 10 年間での 整備予定」図中で、光が丘駅から光が丘 駅前大通り（東京都道 443 号南田中町旭 町線）の西側に向かって伸びている青色の 実線については、歩道上に自転車の通行空 間と歩行者の通行空間が2色のインターロ ッキングで色分けされ、自転車の通行場所 と歩行者の通行場所が看板で示されてい ます。

副会長	<p>私が危惧しているのは、歩道の在り方についてです。</p> <p>歩道はあくまで歩行者のための道です。歩道上に歩行者の通行場所と自転車の通行場所の区分線が引かれているだけでは、歩行者が一人もいない場合でも自転車は徐行規定になりますが、私が現場に行って驚愕したのが自転車通行に関する法定標示がついていたことです。その時点で、歩行者がいない場合、徐行規定は除外されます。</p> <p>加えて、私がなぜ歩道の在り方について指摘しているかという、資料 11 ページ「本計画での 10 年間の整備予定」図中で、光が丘駅から光が丘駅前大通り（東京都道 443 号南田中町旭町線）の西側に向かって伸びている青色の実線上には、都営大江戸線の延伸計画があるためです。</p> <p>当該場所の途中で新駅ができる予定ですよ。そうすると、その新駅に向かって集中する自転車が歩道を走行し始めます。</p> <p>これは道路交通法上の規定では歩行者がいなければ、徐行規定が除外され、普通で速度で自転車が走行することができてしまう状況を、練馬区は自転車通行空間整備済区間としていいのかっていうところ。まちづくりや都市計画、延伸計画などの兼ね合わせで、自転車通行空間について今から戦略的に見ておかないといけないのかなと思います。</p>
事務局	<p>今回、資料 11 ページ「本計画での 10 年間の整備予定」図中で、光が丘駅から光が丘駅前大通り（東京都道 443 号南田中町旭町線）の西側に向かって伸びている青色の実線で表示したものは、都が策定した自転車活用推進計画に基づいて、自転車通行空間を整備していく箇所を整備済み、またはこの 10 年間で整備するものとして記載をしております。</p> <p>副会長がおっしゃったとおり、歩道の中の混在型についても整備済みという位置づけになっていますので、今後都がどういう方向転換をしていくのかを注視しながら検討していきたいと考えています。</p>
会長	<p>それでは次の項目「とめる」に移りたいと思います。</p>
委員	<p>資料 13 ページ「1 自転車駐車場利用台数および放置台数の推移」のグラフについて、放置台数の数値が記載されていますが、何ををもって放置自転車という定義をされ、どのようにして放置台数を算出されたのかお伺いできればと思います。</p>
事務局	<p>道路上に完全に放置されている自転車を放置自転車としてカウントし、放置台数を算出しています。</p> <p>放置台数の算出にかかる調査方法については、年 2 回、5 月と 11 月</p>

のとある 1 日に調査員が現地で放置台数の調査を行う方法をとっています。また、実施場所は区内全 22 駅となります。

委員 資料 13 ページ「1 自転車駐車場利用台数および放置台数の推移」のグラフを拝見したときに、令和 6 年の練馬区全体での放置台数は午前と午後の台数を合わせて 800 台程度と、あまりにも少ないなという印象を受けました。

住民の肌感覚からすると、自転車の数は増加しているのではないかと考えています。例えば小さな店舗やコンビニエンスストアの前などにたくさん放置自転車があります。加えて、駅前などにも放置自転車が増えていますので、今申し上げた放置自転車を放置台数としてカウントできるかどうかわかりませんが、注視していただきたいと考えています。本当にこんなに年々減少しているのかというのが住民の肌感覚です。

また、調査方法なども併記していただけるとよりわかりやすいのではないかと思います。

事務局 店舗やコンビニエンスストアの前は、自転車の前輪が店舗等の敷地にかかり、道路にはみ出して駐輪されている場合があります。道路上に完全に放置されていないと放置台数にカウントされないため、委員がおっしゃったように、資料に記載した放置台数よりも実際の自転車の台数が多いと感じるのではないかと考えています。

また、前輪が店舗等の敷地にかかり、道路にはみ出して駐輪されている自転車がある店舗については、駅前などの自転車駐車場を活用いただくよう店舗から店舗利用者へ伝えていただくような指導を行っています。今後も引き続き、必要に応じて店舗指導等を行います。

事務局 委員からご指摘いただいた肌感覚というのは非常に大事だと思っています。

今回、第 3 次練馬区自転車利用総合計画の現状の課題等について資料をお示ししてご議論いただいているところですが、今から 10 年ほど前は区内各駅の放置自転車が多かったため、駐輪対策・放置自転車対策がこの協議会の議題の中心となっていました。

その当時から比べると確実に減少してはいますが、今それを良しとするべきではなく、例えば自転車駐車場の定期・一時利用の話や自転車の駐輪環境など、そういったものの対策はまだ必要です。引き続き、ご議論いただきながら、適切な対応を図ってまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

委員 資料 14 ページ「●【各駅特性にあわせた自転車駐車場の整備課題】」の光が丘駅について、建築基準法の一団地認定により駅周辺の駐輪場用地の確保が困難ですとの記載があり、その対策として道路・公園等の空地の積極的な活用との記載があります。
記載内容が一見矛盾しているように見受けられるのですが、これは何か具体的な対策があるのでしょうか。

事務局 光が丘駅周辺は、資料に記載のとおり建築基準法の一団地認定の区域になっており、新たな用地、特に民有地の用地確保が困難であり、新しく建物・施設が建てられないような制限がある区域となります。また、光が丘駅は都営大江戸線の始発駅であるなどの理由から大変需要が高い駅であり、駐輪対策については長年駐輪設備の確保というところで大変苦慮している地域です。

資料 14 ページ「●【各駅特性にあわせた自転車駐車場の整備課題】」の光が丘駅の説明部分に記載があります道路・公園等の空地の積極的な活用については、令和7年3月17日現在、都道の歩道区域に複数の自転車駐車を整備し、都が管理しているふれあいの径を一部占用し、1,400台程度の自転車駐車を整備して、駐輪対策に寄与しているところです。

今回、対策として記載させていただいているものは、各駅の半径約300m区域で、駐輪場が整備できないかということで方針立てをしています。光が丘駅については、自転車駐車を増設することが困難なため、駅の半径を約500mまで広げて、道路区域などを活用できないか現場を歩きながら、駐輪場の整備の可能性を見越して、今後積極的に自転車駐車を整備していきたいと考えています。

会長 それでは最後の項目「いかす」に移りたいと思います。

会長 私からご質問させてください。資料18ページ「2 シェアサイクル社会実験の実施状況について」に練馬区とシェアサイクル社会実験に関する協定を締結している事業者（3社）のそれぞれのシェアサイクルポート（以下「ポート」という。）数の推移が記されているのですが、令和7年3月17日現在、公共ポートについては区からシェアサイクル事業者へ無償でポート用地を貸し出していますよね。他方で民有地にポートを設置する場合、各事業者がどのようにして民有地を確保しているのかといった情報は入っていらっしゃいますでしょうか。

事務局	<p>シェアサイクル事業者の民有地ポート用地確保に関する手続等について、区は関与していませんが、賃料などの要件を出すことや、土地の所有者からシェアサイクル事業者へポートの設置を要望して賃料等の交渉を行っていくなどということはシェアサイクル事業者から伺っています。ただし、賃料等の要件については、民間同士でのやりとりとなるため、区では把握していません。</p>
委員	<p>ポートの設置に関してコメントいたします。</p> <p>私が利用している事業所の周辺にはポートがたくさん設置されていて、私が利用している事業所のビルの下にポートが設置できれば便利になると思い、ビルの管理組合を通じて、シェアサイクル事業者へポート設置を要望したことがあります。</p> <p>無償でもいいので3～4台程度設置できませんかと要望しましたが、ポート設置を断られました。私が利用している事業所の周辺には、2～3分程度歩けば周辺にたくさんポートが設置されていますが、逆にたくさんポートが設置されているため、管理が大変だと思います。無償でもポート設置を拒む場所もあれば、有償でもポートを設置したいというような場所もあるかと思います。要するにポート設置にあたっては、無償で設置できるかどうかよりも採算性が重要であると思います。</p> <p>民有地ポートの設置にあたっては、上記内容のような一例があるということをお願いさせていただきます。</p>
会長	<p>追加でご質問させていただきます。練馬区とシェアサイクル社会実験に関する協定を締結している事業者（3社）の採算性については、令和7年3月17日現在、区内においてどういった状況なのでしょうか。</p>
事務局	<p>具体的な数値までは押さえていませんが、区内に関して申し上げますと、株式会社ドコモ・バイクシェアについては多少黒字にはなっていると聞いています。OpenStreet 株式会社と株式会社 Luup については、特段収支に関する話は聞いていません。</p>
副会長	<p>情報提供になります。</p> <p>コロナ禍前のデータにはなりますが、シェアサイクルの走行データに関する分析を行いました。</p> <p>シェアサイクルを借りたポートと日時、返却したポートと日時という非常にシンプルなデータを使用し分析を行いました。最終バスが早めに運行してしまう地域と深夜まで最終バスの運行がある地域と比べると、前者の地域でシェアサイクルの利用が増えていました。</p>

また、シェアサイクルを定期で契約している方ではなく、そのとき一回限りの利用が多かったです。おそらく最終バスがなくなったため、駅から自宅へシェアサイクルを利用して移動しているのだと思います。

加えて、令和7年3月17日現在、運輸交通業界は担い手不足に陥っています。これからは収益が高い路線であっても最終バスの運行時刻は繰り上がり、時間当たりの便数も減少していくというのが話題になっています。

東京23区でも運輸交通業界の担い手不足が広がってきている中で、バスの代替手段としてのシェアサイクルなどといった公共的な意味合いの強い乗り物が今後注目されてくると思います。

練馬区はシェアサイクル事業者と協定を結ばれて、都市公園などの土地を無償貸与していますが、逆に都市公園内にはポートを設置させないなどといった対応をとっている他自治体もあり、自治体別で対応に差が出てきています。

そういった中で、練馬区はシェアサイクルを公共的な乗り物としてとらえて、区民の利便性を高めるためにポート増設などに努力しているということは、これからシェアサイクルの走行データを活用していくための取り組みのうちの一つなのかなと思いましたので、今後シェアサイクルの走行データの分析に関する議論等も進めていけたらと思っています。

事務局

シェアサイクル社会実験は令和8年度末を目途に実施しています。副会長がおっしゃったとおり、公共交通を補完する手段を令和7年3月17日現在民活民営でやっており、シェアサイクルの利用状況などを見ながら、令和8年度末にシェアサイクルと区のかかわり方などに関して結論を出そうと思っています。

結論を出していく中で、シェアサイクルが定着するかどうかやシェアサイクル事業者の収支等を含めて検討していくわけですが、副会長からお話のありましたバス事業者などの関係についても区としては大いに気にしています。令和7年3月17日現在、地域公共交通計画の検討を別の部署で行っていますが、その検討の中でこのシェアサイクルについても地域公共交通の位置づけとして当てはまるのかななどについても同時並行で検討しています。

地域公共交通の位置づけについては、これからの走行データの分析結果などが大きく重要になってくるため、今副会長がおっしゃった意見も踏まえながらこれからシェアサイクル社会実験の検証に入っていきますので、会長・副会長にもご協力いただくことになるかと思いますが引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

事務局	<p>区で押さえているシェアサイクルの利用状況等について申し上げます。</p> <p>株式会社ドコモ・バイクシェアについては定期利用の料金設定があるため、通勤通学での区内利用が多いです。</p> <p>OpenStreet 株式会社については、会社員が営業等のため利用するケースや休日などの遊びで利用するパターンが多いです。特に区内での利用ではなく、区外を跨いだ利用が多いです。</p> <p>また、先ほどバス利用についてもお話がありましたが、区でも駅周辺にポートが整備された駅から幹線道路を利用したバス経路を利用した 1.5～2km にあるポートが多く利用されているという傾向も出ています。先ほど副会長がおっしゃった傾向と似ているのではないかと感じました。</p>
会長	<p>もう一点質問させてください。資料 21 ページ「3 ねりまタウンサイクルの利用状況」について、定期利用者数の定義とは、あくまで登録している人数であって、実際の利用数ではないという認識でよろしかったでしょうか。</p>
事務局	<p>会長のおっしゃるとおりです。</p>
会長	<p>実際にはどの程度の利用者数があるのでしょうか。</p>
事務局	<p>定期利用における利用台数については、把握していません。</p>
会長	<p>資料 21 ページ「3 ねりまタウンサイクルの利用状況 定期利用者数と当日利用台数（各年 5 月調査）」のグラフにおける当日利用台数について、例えば平成 29 年は 3,510 台とありますが、これは 1 日の当日利用台数ということでしょうか。また、それが今現状 0 台ということですので、この 3,510 台利用されていた自転車はどこにいったのでしょうか。</p>
事務局	<p>1 か月間の合計になりますので、1 日の当日利用台数ではありません。平成 29 年については 1 か月間に 7 施設で使用した自転車の台数の合計が 3,510 台ということです。</p>
会長	<p>わかりました。1 か月間の合計ということですね。</p> <p>そうすると、かなりシェアサイクルにシフトしたととらえてもおかしくはないということでしょうか。割合等の具体的数値はありませんが、シェアサイクルにシフトしているところも</p>

	相当ありそうだととらえてよろしいでしょうか。
事務局	<p>ねりまタウンサイクルは全7施設で2,700台の自転車が配置されています。利用の多い・少ない施設で利用台数に差があるため、配置台数は均等ではありません。当日利用と定期利用で使用する自転車を分けておらず、当日利用で使用していた自転車については、定期で利用しています。</p> <p>また、当日利用については令和5年度から全施設で休止しているため、「3 ねりまタウンサイクルの利用状況 定期利用者数と当日利用台数(各年5月調査)」のグラフの当日利用台数は令和5年で0になっています。</p> <p>シェアサイクルがねりまタウンサイクルの当日利用の代替えの機能を果たしていると考えて休止しています。当日利用がシェアサイクルに流れていると考えています。</p>
会長	令和5年度から当日利用を休止したということで、元々の利用者から何か意見等があったりしましたでしょうか。
事務局	毎年12月にねりまタウンサイクルの指定管理者である練馬区環境まちづくり公社が利用者からの満足度の指標を図るためにアンケートをとっています。そのアンケートの中で利用者の8割の方に満足いただいているというような状況でして、特段、当日利用を休止したことによる意見はありません。
会長	一通り「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」の項目ごとにご意見を頂戴いたしました。全体を通して何かご発言等ございましたら挙手をお願いいたします。
委員	光が丘地域に自転車専用通行帯を整備した頃に当協議会で現地を視察したことがあります。もし可能であれば、光が丘駅周辺に設置された自転車専用通行帯に類似した設備の現地視察を行う機会を設けていただけたらと思います。
事務局	ただいま頂戴したご意見に関しましては、会長、副会長、関係者の方々と相談をさせていただき、回答いたします。

副会長 資料 14 ページ「2 各駅の駐車需要・整備台数の状況（令和 6 年 5 月）」の「●【各駅の特성에あわせた自転車駐車場の整備課題】」についてご質問させてください。

まず大泉学園駅について、「路線バス利用促進のため、バス停付近に無料自転車駐車場を整備しています。」と記載されています。これは駅に直接やってくる自転車が集中しているため、自転車駐車場の料金を無料にすることで、バス利用を促すといったようなことだと思います。

このバス停付近に整備した無料自転車駐車場の利用状況・実態はどういう状況なのかを教えてください。

続けて、「大泉学園通りが渋滞するため自転車の方が駅までの移動時間が短いです。」と記載があるのですが、文章の意味がわかりません。何と比べて移動時間が短くて、大泉学園通りの渋滞と何の関係があるのかがわからないので、これが自転車駐車場の利用整備課題と何の意味があるのか読み解けなかったので、詳細な説明をいただきたいです。

次に光が丘駅についてです。

対策として「大江戸線延伸に伴う駐車需要の見直し」と記載されていて、これは新駅ができることによって駐輪需要が減るだろうということだと思いますが、土支田や大泉学園町などは用地確保であるとか、自転車駐車場の需要推計みたいなことは検討が始まっているのかどうか少し気になるところです。検討していることがあれば言える範囲でかまいませんので教えてください。

最後に、石神井公園駅と練馬駅の自転車駐車場の整備課題等について記載されていないのですが、現状どういった状況でしょうか。

石神井公園駅と練馬駅も整備台数より駐車需要が上回っているため、この 2 駅については考察しなくていいのかなという純粋な疑問です。

以上、教えてくださいませんか。

事務局 まず大泉学園駅についてです。無料の自転車駐車については、令和 7 年 3 月 17 日現在、区内に 5 施設あり、収容台数は自転車が 1,005 台、原付が 14 台、合計 1,019 台という状況です。利用状況については、具体的な台数調査はしていませんが、自転車駐車場の状況をよく確認しているので肌感覚で申し上げますと、無料の自転車駐輪場が満車になっていることはまずありません。それなりの利用状況はありますが、満車になるような状況ではありません。

続けて大泉学園通りの渋滞の件についてですが、令和 7 年 3 月 17 日現在、大泉学園駅の北側に位置する補助線街路 135 号線が事業認可を受けて、用地買収を進めている状況です。まだ、用地買収が始ま

ったばかりのため、なかなか買収が進んでいない状況ではあります
が、この補助線街路 135 号線が整備されると自動車の右折レーンが
できるため、渋滞の原因となっている右折レーンの滞留が解消され
れば、バスの定時制などが確保されると期待をしているところです。
次に光が丘駅についてです。都営大江戸線の延伸により新駅が開業
されれば、光が丘駅に限らず大泉学園駅も駅性も大きく変化し、そ
れに伴い駐車需要も大きく変わるものと期待しています。今後、新
駅や既存駅の駐車需要を見通して適正な収容台数を確保した自転車
駐車を整備していきたいと思っています。

また、新駅の駐車需要については、今後、様々なデータをもとに需
要を予測していきたいと思っています。

用地の確保については、都の大江戸線事業の担当部署と駅施設の在
り方について検討している状況です。そういった場で用地活用の可
否について検討を進めていきたいと思っており、同時進行で用地確
保が見込めるような場所があれば、積極的に活用していきたいと思
っています。

最後に練馬駅と石神井公園駅の状況についてです。どちらの駅も需
要が多く、まだ供給が需要に追いついていない状況があります。石
神井公園駅につきましては、駐車需要に対しての区立の自転車駐車
場の整備台数は追いついていないものの、幸い鉄道事業者などによ
る民営の自転車駐車場が整備されていまして、おそらくですが、区
営で賄うことができない駐車需要が民営で補完できているのかなと
いうとらえ方をしています。

練馬駅については、石神井公園駅と同様に、供給が需要を満たして
いない状況がありますので、引き続き、鉄道高架下の空地などで活
用できる場所があれば、今後整備を進めていきたいと思っています。

事務局 説明を補足させていただきます。

大泉学園通りの渋滞の話ですが、大泉学園通りはバスが渋滞してい
るので、駅まで自転車を利用しようとする人が多いということです。
バスの定時制が保たれば、駅前の駐車需要も減少するだろうとい
うことが対策の一つであるということです。

大江戸線事業関連については令和 7 年 3 月 17 日現在延伸の協議を
行っている最中です。まだ具体的などころまではいきませんが、駅
前広場などを作っていくといったところはある程度見込みをつけて
います。その中で具体的な自転車駐車場の整備について検討を始め
ていこうと思っています。

石神井公園駅と練馬駅については今説明があったとおりが、ここで
は大泉学園駅、光が丘駅、氷川台駅、武蔵関駅、それぞれ特徴があ
る駅について、対策が必要でこういった対策をしたいというものを

今回代表的に記載せさせていただいています。今回は記載していませんが、他の駅も課題がないわけではないので、引き続き各駅の課題に取り組んでいきます。

副会長 最後の質問になります。資料 14 ページ「2 各駅の駐車需要・整備台数の状況（令和 6 年 5 月）」のグラフの整備台数は、区営のものだけの台数でしょうか。

事務局 そのとおりです。

副会長 わかりました。
最後にコメントさせてください。
都営大江戸線延伸の話に関して、自転車歩行者道の話とも絡んできますが、自転車駐車場のアクセスが歩道を通ることを前提とした設えにしまうと、自転車を駐輪したい人がそのまま歩道に多く入ってきてしまいます。
そのため、駅にやってきた人たちが車道左側通行原則の状態スムーズに自転車駐車場へアクセスできるような状況を、言わば自転車駐車場の整備のみならず、周りの道路整備であるだとか、あるいは交通規制に関する警察との協議なども含めて整備を進めてほしいです。
例えば歩道が現状の自転車歩行者道のまま運用されてしまい、歩道から自転車駐車場にアクセスできるような形態をつくってしまうと、なかなか直すことができません。
バリアフリーやユニバーサルデザインもそうですけれども、今がものすごくチャンスなので、最初から図面を書き始める基本設計のところから、そういった交通流の考え方や交通規制のことも踏まえて、デザインしていただきたいなというのが今だから申し上げたいことです。

会長 私から 2 点コメントさせてください。
1 点目は資料 1 ページから 9 ページの「まもる」の部分についてです。これだけ詳細に自転車に関わる事故の分析をされているということはすごく良いことですし、これをどう活用していくかというところがやはり重要だと思っています。
この情報を庁内での共有だとか、あるいは区民にどう共有していくか、そういったところの方向性、例えば若年層であれば、交通安全講習会などを通じて若年層の事故について焦点を絞って資料をうまく作り直して情報提供していくことや、高齢者向けであれば、町会の会議であるとか、そういったところでうまくこういう情報を提供

してくとか、色々な活用方法があると思うので、ぜひ有効活用していただきたいです。

続いて2点目です。第3次練馬区自転車利用総合計画が策定から5年目のタイミングで計画の中間見直しが入ってくるかと思います。私も前回の計画策定に携わりましたが、ここが不足していたところかなと気づいた部分がありまして、第3次練馬区自転車利用総合計画の42ページ「2 計画の評価指標」で評価の考え方が掲載されていますが、評価項目が具体的ではなかったということです。国では事業評価の時には、アウトプットとアウトカムという、何をやったかという成果があがったのかという2つの方向で評価することが増えてきていますので、ぜひ次回の中間見直しのときに、やっただけでなく、それが何に結び付いたかというところを具体的に検討していければ、さらに良くなると思います。

事務局 1つ目の自転車事故のデータ活用については、会長のおっしゃるとおりだと思います。その中で、今回このデータについては、警察にこの協議会で使用するということで色々無理をいただきながら、ご提供いただいたものとなります。活用の仕方については、警察と十分協議をしながら、できるだけ良い活用ができればと思っています。2点目の計画の評価指標については、令和8年度に計画の中間見直しを行うにあたり来年度から調査・評価していきますので、ぜひ会長にも色々なご意見をいただきながら進めていきたいと思っていますので、どうぞよろしく願いいたします。

会長 5 その他
事務局から何かございますか。

事務局 (次回開催予定等事務連絡)

会長 それでは、以上をもちまして、第41回練馬区自転車駐車対策協議会を閉会します。ありがとうございました。